

KESELESAAN TEMPAT TINGGAL UNTUK KESEJAHTERAAN HIDUP MASYARAKAT DI BANDAR

Oleh: Haryati Shafii1 & Sharifah Meryam Shareh Musa2
haryati@uthm.edu.my1 & meryam@uthm.edu.my2

ABSTRAK

Secara umumnya kualiti hidup penduduk di bandar banyak bergantung kepada ketersampaian mereka untuk berinteraksi dengan kemudahan, di samping aspek-aspek lain seperti keselesaan terma, alam sekitar, sosial, ekonomi, infrastruktur, nilai estetik dan sebagainya. Kesejahteraan tempat tinggal yang digarapkan dalam penulisan ini adalah menjurus dan menfokuskan bagi melihat aras ketersampaian penduduk kepada kemudahan yang disediakan di persekitaran perumahan boleh menyumbang kepada kesejahteraan hidup penduduk. Terdapat banyak cara yang digunakan untuk mengukur kualiti hidup seseorang individu, iaitu berdasarkan penunjuk-penunjuk sosio-ekonomi, seperti pendapatan, pekerjaan, kunjungan ke pusat kesihatan, pendidikan, rekreasi dan estetik. Kajian ini telah menggunakan purata jarak kunjungan sebenar (relatif) bagi menilai aras ketersampaian penduduk kepada kemudahan yang disediakan. Kajian mendapati bahawa pada umumnya purata jarak kunjungan sebenar menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan di lima kawasan kajian iaitu Taman perumahan di Seksyen 1 dan Seksyen 2 (Bandar Baru Bangi) dan Taman Kajang Utama, Taman Bukit Mewah dan Taman Sentosa (Bandar Kajang) rata-ratanya adalah tinggi dan baik. Misalnya jarak antara tempat tinggal dengan kemudahan berbelanja, sekolah, stesen pengangkutan dan sosial, menunjukkan bahawa purata jarak kunjungan tidak melebihi 1.0 km. Ini menunjukkan bahawa penduduk di lima stesen kajian mempunyai aras ketersampaian yang tinggi untuk mendapatkan kemudahan tersebut di kawasan tempat tinggal mereka. Ini bermakna indeks ketersampaian penduduk di lima kawasan kajian menunjukkan bahawa kualiti hidup penduduk di kawasan tersebut adalah baik. Dengan itu, dapatlah dirumuskan bahawa semakin rendah purata jarak kunjungan sebenar responden kepada kemudahan, maka semakin tinggi kualiti hidup mereka. Manakala sekiranya semakin tinggi purata jarak kunjungan sebenar responden kepada kemudahan, maka semakin rendahlah kualiti hidup penduduk.

Kata Kunci : Ketersampaian, kesejahteraan masyarakat, tempat tinggal, kemudahan

PENGENALAN

Transformasi pembangunan yang berlaku dengan pantas sejak sedekad yang lalu, bukan sahaja berjaya merubah lanskap pembangunan bahkan turut memberi kesan terhadap persekitaran sosio ekonomi negara. Iklim pembangunan negara tidak lagi bersifat malar, bahkan saban tahun, kedapatan sahaja bangunan, infrastruktur, kawasan perumahan dan komersil didirikan. Ini jelas menunjukkan bahawa pembangunan yang sedang rancak berjalan kini turut menggambarkan kesejahteraan dalam sektor ekonomi negara. Selain daripada transformasi pembangunan yang berlaku, aspek-aspek persekitaran umpamanya, kualiti udara, air-sungai, hingar, sampah sarap dan sebagainya wajar dipertimbangkan kerana kelestarian alam sekitar itu adalah agenda yang penting dan menjadi tuntutan utama demi mencapai kualiti hidup yang baik dalam semua aspek.

Bandar merupakan tempat tumpuan pelbagai aktiviti penduduk yang mencakupi aspek pendidikan, sosial, ekonomi, politik dan infrastruktur. Bandar juga menawarkan pelbagai pekerjaan, menyediakan perumahan, menjadi wadah untuk perhubungan dan interaksi antara penduduk dalam bandar itu sendiri dan dengan penduduk luaran sehinggalah ke peringkat global (Abdul Samad Hadi et.al 2004). Bertepatan dengan itu, persekitaran tempat tinggal yang baik menyumbang kepada kesejahteraan hidup masyarakat. Ianya merupakan antara ciri-ciri bandar mampan iaitu penduduk di seluruh kawasan dalam sesebuah negara, sama ada pada hari ini mahupun pada masa hadapan, dapat menikmati satu aras kehidupan yang sejahtera yang dapat diteruskan. Kelangsungan penduduk dapat menikmati kesejahteraan hidup antara lain adalah dipengaruhi oleh peluang dan ketersampaian sebenar mereka untuk berinteraksi dengan kemudahan yang berada di persekitaran mereka.

Secara umumnya kualiti hidup penduduk di bandar banyak bergantung kepada ketersampaian mereka untuk berinteraksi dengan kemudahan, di samping aspek-aspek lain seperti keselesaan terma, alam sekitar, sosial, ekonomi, infrastruktur, nilai estetik dan sebagainya. Kesejahteraan tempat tinggal yang digarapkan dalam penulisan ini adalah menjurus dan menfokuskan bagi melihat aras ketersampaian penduduk kepada kemudahan yang disediakan di persekitaran perumahan boleh menyumbang kepada kesejahteraan hidup penduduk. Terdapat banyak cara yang digunakan untuk mengukur kualiti hidup seseorang individu, iaitu berdasarkan penunjuk-penunjuk sosio-ekonomi, seperti pendapatan, pekerjaan, kunjungan ke pusat kesihatan, pendidikan, rekreasi dan estetik (Haryati Shafii 2006).

Ketersampaian yang digunakan dalam kajian ini ialah menggunakan darjah kesampaian antara penduduk dengan kemudahan berdasarkan jarak kilometer yang paling dekat, jarak jam yang lebih singkat dan adanya gangguan serta terdapat atau tidak kemudahan di sesebuah kawasan tempat tinggal. Oleh itu, ketersampaian kepada kemudahan perkhidmatan secara umumnya boleh menggambarkan kualiti hidup penduduk di sesebuah kawasan, khususnya di kawasan bandar. Secara teorinya, semua perkhidmatan adalah perkhidmatan pusat iaitu

perkhidmatan yang disediakan di pusat untuk pengguna yang tinggal di sekitar pusat. Lazimnya kebanyakan kemudahan perkhidmatan ditempatkan di suatu pusat yang paling mudah dikunjungi dari semua arah di kawasan tersebut (Katiman Rostam 2004). Jadi, ketersampaian kepada perkhidmatan, boleh digunakan sebagai asas untuk mengukur kualiti hidup.

KAJIAN LITERATURE

KONSEP KEMUDAHAN DAN KETERSAMPAIAN

Konsep kemudahan atau dikenali juga sebagai kemudahan prasarana merupakan perkhidmatan asas yang disediakan oleh pihak kerajaan dan swasta dalam memastikan masyarakat di sesebuah tempat tinggal mendapat manfaat dengan cara menggunakannya. Kemudahan prasarana dan sosial ini ialah seperti kemudahan jalan raya dan pengangkutan, kesihatan, pendidikan, pembentungan, pembuangan sampah sarap, bekalan elektrik dan air, pusat perniagaan, tempat beribadah, tempat hiburan, rekreasi, tempat membeli belah dan sebagainya. Sesebuah tempat tinggal yang mempunyai segala kemudahan prasarana dan sosial yang baik untuk penduduknya akan dapat melahirkan sebuah masyarakat yang sejahtera (haryati Shafii 2007). Mereka akan merasa selesa, selamat dan tenteram untuk menjalani kehidupan tanpa perlu bersusah payah mendapatkan kemudahan yang sama di tempat lain. Keadaan yang selesa, selamat dan tenteram ini akan dapat menyumbang kepada peningkatan kualiti hidup penduduk di kawasan tersebut.

Dalam teori penempatan pusat yang dikemukakan oleh Christaller (1966)(Katiman Rostam 2000), pusat perkhidmatan juga bertindak menyediakan barangan pusat yang diperlukan oleh penduduk yang tinggal berhampiran dengan pusat yang menyediakan perkhidmatan sehingga menyebabkan pusat berkembang menjadi bandar dan pada masa yang sama penduduk mengalami pemodenan serta perbandaran.

Istilah ketersampaian digunakan secara meluas terutamanya oleh ahli geografi untuk menjelaskan tentang kepelbagaian pola letakan sesuatu fenomena. Jadi, sekiranya fenomena tersebut adalah lokasi kemudahan sosial yang berfungsi sesebuah pusat perkhidmatan, maka variasi letakan kemudahan tersebut boleh mempengaruhi darjah ketersampaian. Pelbagai takrifan telah dikemukakan terhadap istilah 'ketersampaian'. Beberapa pengkaji seperti Ingram (1971), Wachs dan Kumagai (1973), White (1979), Moseley (1979), Joseph dan Philips (1984), Katiman Rostam dan Abdul Hamid Abdullah (1993) dan Katiman Rostam (2000) cenderung mendefinisikan ketersampaian sebagai 'kualiti tempat atau kemudahan pada suatu letakan yang mudah dan mampu untuk dikunjungi oleh seseorang individu atau kumpulan'. Oleh itu, ketersampaian bolehlah dianggap sebagai ciri-ciri yang pasif letakan sesebuah tempat atau

kemudahan dengan pengguna untuk berinteraksi atau mengunjunginya. Abdul Rahim Md. Nor (2004), pula meletakkan ketersampaian sebagai peluang seseorang penduduk di sesebuah kawasan perumahan untuk pergi mendapatkan kemudahan tersebut dengan halangan yang sedikit. Halangan di sini ialah kesediaan penduduk di kawasan terbabit untuk pergi ke destinasi kemudahan dalam garis pemisah dengan sedikit kemungkinan, masa dan kos.

Kesimpulannya ketersampaian ialah konsep yang bukan semata-mata dikaitkan dengan jarak fizikal (km), tetapi juga melibatkan jarak relatif yang berasaskan masa perjalanan, kesesakan yang dialami untuk mendatangi tempat berkenaan dan keupayaan untuk menghubunginya. Dalam pengertian yang lebih luas, ketersampaian juga melibatkan keupayaan untuk mendapat kemudahan perkhidmatan, maklumat dan berulang alik ke tempat kerja.

Pada umumnya, semakin baik ketersampaian fizikal seseorang ke tempat-tempat atau kemudahan pilihan maka semakin tinggilah peluang pengguna berkenaan untuk menggunakannya (Moseley 1979). Jadi, selain bilangan serta pola penyediaan kemudahan, faktor-faktor seperti ciri-ciri fizikal individu, kemampuan ekonominya, ada atau tidak jalan perhubungan, kemudahan pengangkutan serta pemilikan kenderaan, boleh mempengaruhi ketersampaian seseorang individu terhadap pusat dan kemudahan perkhidmatan.

Selain itu juga, jarak yang dekat dan masa yang singkat untuk sampai ke tempat kerja umpamanya, bermakna dapat mengurangkan ketegangan dan lebih masa untuk melakukan aktiviti lain sama ada di pejabat mahupun di rumah. Masa yang lama digunakan untuk menunggu bas di stesen dan keselesaan semasa dalam perjalanan seperti adanya penyaman udara di dalam bas akan memberi satu keadaan yang selesa setelah penat menunggu. Di sini tahap kecekapan pengangkutan awam diambilkira dalam mewujudkan keselesaan dalam ketersampaian penduduk menggunakan pengangkutan awam pada hari ini. Namun kebanyakan penduduk lebih suka memandu kereta persendirian yang turut menggambarkan status sosial mereka. Namun, sekiranya mereka menggunakan pengangkutan awam contohnya, bas, mereka boleh duduk sambil berehat dan membaca yang boleh menghilangkan ketegangan semasa di tempat kerja yang boleh menyumbang kepada peningkatan kualiti hidup yang lebih baik.

Kaitan aspek ketersampaian dengan kualiti hidup seseorang atau masyarakat amat jelas. Kajian yang dilakukan di merata tempat telah menunjukkan bahawa wujud hubungan langsung antara peningkatan taraf hidup dengan aras ketersampaian penduduk kepada pusat dan kemudahan perkhidmatannya. Keller (1986), Bone dan Green (1986) membuktikannya di negara maju. Zheng (1983) dan Tan (1986) pula mengaitkan ketersampaian yang tinggi kepada perkhidmatan asas dan pasaran terbuka di kalangan para petani di China dengan pertumbuhan ekonomi dan perbandaran desa. Manakala Leinbach (1976) dan Airey (1985) pula mengaitkan jarak fizikal berhubung langsung dengan aspek ketersampaian yang dapat

menggambarkan proses pemodenan. Peningkatan kualiti dan kecekapan jaringan jalanraya telah memodenkan pola kunjungan penduduk kepada perkhidmatan di negara-negara Asia dan Afrika. Walaupun terhadap sanggahan terhadap kepentingan pengaruh ketersampaian ke atas pembangunan kerana sikap yang tertutup yang masih menebal di kalangan penduduk, yang tidak menggunakan perkhidmatan yang disediakan sehingga mengagalkan sesetengah projek pembangunan, tetapi sanggahan ini tidak melemahkan hipotesis bahawa ketersampaian ke pusat dan kemudahan perkhidmatan adalah teras kepada peningkatan kualiti hidup penduduk.

HALANGAN DALAM KETERSAMPAIAN DAN KUALITI HIDUP

Adalah penting bagi pihak perancangan pembangunan Bandar dan Desa mengambil kira faktor letakan kemudahan yang bakal dibina mempunyai ketersampaian yang baik kepada penduduk di kawasan mereka. Mereka perlu mengambil kira keperluan penduduk mengikut keutamaan dan keperluan yang paling utama. Sesebuah petempatan manusia yang mempunyai perkhidmatan kemudahan yang cukup dan cekap serta penduduknya mempunyai ketersampaian untuk berinteraksi adalah ciri-ciri petempatan yang berkualiti dan baik. Justeru, perlunya pihak yang berkenaan mengetahui halangan-halangan yang timbul dalam mewujudkan ketersampaian penduduk dengan kemudahan yang disediakan. Terdapat tiga halangan yang dilihat mempengaruhi ketersampaian penduduk dengan kemudahan yang disediakan iaitu;

- a) Jarak- Jarak yang jauh antara tempat tinggal penduduk dengan kemudahan yang disediakan akan lebih mengagalkan penduduk untuk berinteraksi dengannya. Mereka tidak selesa dan tidak sanggup untuk pergi jauh demi mendapatkan perkhidmatan yang ditawarkan;
- b) Masa- Faktor masa lama atau sekejap diambil kira dalam mendapatkan sesuatu perkhidmatan. Sekiranya untuk mendapatkan sesuatu kemudahan itu, memakan masa yang lama seperti terpaksa melalui kesesakan lalu lintas atau perkhidmatan yang ditawarkan tidak cekap sudah pasti akan mempengaruhi penduduk untuk tidak mengunjunginya.
- c) Kos- Kos adalah faktor penting yang diambil kira dalam mewujudkan pola interaksi yang tinggi antara penduduk dengan kemudahan. Faktor kos boleh dilihat pada kos pengangkutan seperti petrol dan tol perjalanan, bil dan perbezaan harga antara perkhidmatan. Penduduk cenderung untuk mendapatkan perkhidmatan yang tidak mengeluarkan kos yang tinggi. Oleh itu, sekiranya keadaan menjadi sebaliknya kemudahan yang disediakan akan diabaikan oleh penduduk.

PENGUKURAN ARAS KETERSAMPAIAN RELATIF

Ketersampaian boleh diukur menggunakan berbagai cara. Komponen utama yang digunakan dalam pengukuran ialah menggunakan;

- a) Unit yang memisahkan pengguna atau tempat-tempat dengan destinasi atau tempat atau kemudahan di sesebuah kawasan
- b) Nilai ukuran kepenggunaan atau kunjungan seseorang ke pusat-pusat penawaran kemudahan perkhidmatan atau kunjungan sebenar.

Kebanyakan pengukuran yang dijalankan adalah menggunakan pemboleh ubah jarak atau kos dan masa yang digunakan untuk berkunjung dan menunggu sebagai asas pengukuran. Bagi penggunaan, aspek jarak atau masa atau kos dikaitkan dengan keupayaan serta kesediaan pengguna untuk berkunjung. Kajian ini menggunakan jenis pengukuran yang ke dua iaitu menilai ukuran atau kunjungan seseorang ke pusat-pusat penawaran kemudahan perkhidmatan atau kunjungan sebenar. Kaedah ini menggunakan kaedah anggaran purata jarak kunjungan ke pusat perkhidmatan sebenar dijadikan asas.

Indeks ketersampaian relatif menggunakan jarak terdekat

Penggunaan indeks ketersampaian relatif digunakan untuk menentukan aras ketersampaian relatif sesebuah tempat (pusat) dari pelbagai tempat lain di sekitarnya menggunakan jalanraya terdekat. Indeks ini dikenali sebagai indeks Shimbel (indeks ketersampaian relatif). Pembentukannya berasaskan teori jaringan yang diasaskan oleh Shimbel (1953). Selain jarak fizikal, kaedah pengukuran menggunakan jarak kunjungan sebenar juga pernah digunakan oleh Moseley (1979).

Indeks ketersampaian relatif (juga dikenali indeks keterhubungan) dikira dengan mencampurkan jarak terdekat yang menghubungkan sebuah pusat-pusat lain yang terdapat dalam sebuah jaringan (kawasan). Jumlah jarak tersebut digelar jarak terdekat atau indeks ketersampaian relatif pusat berkenaan. Bagi menentukan aras ketersampaian atau indeks serakan dapat dikira dengan membahagikan jumlah nilai indeks Shimbel bagi semua pusat dibahagikan dengan bilangan pusat. Ingram (1971) menggelarnya sebagai indeks ketersampaian intergral. Beberapa orang sarjana seperti Taafee dan Gauthier (1973) dan kemudiannya Leinbach (1981) telah mengembangkan indeks ini dengan mengambilkira aspek perlakuan mobiliti pengguna ke pusat perkhidmatan.

Beberapa percubaan telah dibuat untuk menggunakan indeks Shimbél sebagai asas pengukuran ketersampain relatif ke pusat dan kemudahan perkhidmatan di kalangan penduduk di beberapa kawasan luar bandar di Semenanjung Malaysia. Indeks ketersampaian relatif adalah jumlah jarak antara pusat-pusat dalam sebuah jaringan, mengikut laluan jalanraya terdekat. Ia dikira dengan mencampurkan semua jarak-jarak yang menghubungkan sebuah pusat dengan semua pusat jarak-jarak yang menghubungkan sebuah pusat dengan semua pusat yang terdapat dalam jaringan yang dikaji. Semakin rendah nilai indeks ini maka semakin baik dan cekap hubungan darjah ketersampaian relatif yang tinggi.

KEUPAYAAN KEMUDAHAN, KETERSAMPAIAN DALAM MEMPENGARUHI KESEJAHTERAAN HIDUP MASYARAKAT

Mewujudkan kualiti hidup yang baik kepada masyarakat yang mencakupi segala bidang dan gerak kerja manusia merupakan satu cabaran ke arah pembentukan sebuah masyarakat yang sejahtera dan mampan. Kekangan dari pelbagai arah dan hambatan pembangunan menyebabkan ada nilai-nilai positif yang terpaksa dikorbankan. Dengan sebab itu, bidang kualiti hidup masa kini turut berhadapan dengan dilema yang sama. Namun, sekiranya cabaran dan kekangan dalam mencapai kualiti hidup dapat ditawan oleh pihak kerajaan, swasta dan orang ramai sudah pasti wawasan negara untuk mencapai sebuah negara lestari dari aspek fizikal, ekonomi, sosial, infrastruktur dan estetik akan tercapai-[walaupun masih dalam satu proses pembentukan satu persekitaran binaan dengan keadaan ekonomi, sosial, politik dan persekitaran masyarakatnya berada dalam kesejahteraan] (Abdul Samad Hadi et.al 2004).

Oleh itu, usaha dalam memastikan peningkatan kesejahteraan hidup penduduk harus dipertingkatkan dari semasa ke semasa, baik daripada pihak atasan hinggalah ke bahagian akar umbi. Ini sebagai cara dalam memastikan setiap lapisan masyarakat di seluruh ceruk, daerah, dan semua peringkat di seluruh negara berpeluang untuk menggunakan dan menikmati setiap hasil daripada objektif, rancangan, dasar dan pembangunan negara. Peringkat pentingnya sesebuah masyarakat itu berpeluang menikmati kemudahan, ketersampaian dan sebagainya akan mempengaruhi kualiti kesejahteraan hidup mereka. Justeru, keupayaan segala kemudahan prasarana, perkhidmatan sosial yang disediakan dan ketersampaian penduduk untuk berinteraksi dengannya amat mempengaruhi kualiti hidup mereka pada masa kini dan masa-masa akan datang.

Sebuah masyarakat yang berpeluang menikmati dan mendapat segala kemudahan prasarana dan sosial yang berkualiti di kawasan tempat tinggal mereka dilihat mempunyai kualiti hidup yang lebih baik berbanding dengan sebuah masyarakat yang tidak disediakan segala kemudahan prasarana dan sosial di kawasan mereka. Mereka akan mengalami kesukaran untuk mendapatkan perkhidmatan dalam keadaan masa-masa yang amat memerlukannya. Contohnya kemudahan kesihatan dan kemudahan pengangkutan awam, yang

diperlukan oleh seseorang pada bila-bila masa sahaja. Apa akan terjadi sekiranya berlaku kecemasan seperti kemalangan yang tidak diduga dan penduduk memerlukan pengangkutan awam untuk menghantar pesakit ke hospital ?.

Penduduk juga akan merasa tidak selesa sekiranya, jadual pemungutan sampah tidak sistematik. Sampah akan berlonggok selama beberapa hari, ditambah dengan keadaan cuaca di Malaysia yang panas dan lembab sepanjang tahun akan mengakibatkan pencemaran bau yang sudah jelas mengganggu kesejahteraan penduduk. Begitu juga dengan pembekalan air bersih ke rumah-rumah. Pada musim kemarau kualiti air menjadi kritikal dan boleh membawa kesan negatif jangka pendek dan jangka panjang kepada penduduk. Kesan yang dapat dijangkakan ialah merosotnya kebersihan dan memungkinkan meningkatnya penularan penyakit berjangkit.

Aspek ketersampaian penduduk dengan segala kemudahan prasarana dan sosial yang disediakan berupaya mempengaruhi kualiti hidup masyarakat. Seperti yang telah dibincangkan, segala kemudahan prasarana dan sosial yang disediakan oleh kerajaan dan swasta adalah untuk memastikan penduduk di sesebuah petempatan dapat manfaatkannya. Namun begitu, tidak semua kemudahan tersebut tersasar kepada semua penduduk. Akan terdapat segelintir penduduk yang tidak mempunyai ketersampaian dalam berinteraksi dengan kemudahan tersebut. Halangan-halangan seperti masa, jarak dan kos mungkin akan mempengaruhi mereka (seperti yang dibincangkan). Namun dalam mengelakan kes-kes seperti ini berulang, pihak perancangan sepatutnya peka dan perlu mengenalpasti setiap tempat tinggal yang bakal dihuni haruslah menyediakan kemudahan perkhidmatan yang berkualiti dan terarah kepada semua penduduk di kawasan terbabit. Ini kerana faktor ketersampaian penduduk untuk berinteraksi dengan kemudahan akan mempengaruhi kualiti hidup mereka.

Kebanyakan orang beranggapan bahawa sebuah kawasan tempat tinggal yang maju sudah pasti masyarakatnya mempunyai peluang yang sama untuk menikmati segala kemudahan yang disediakan. Namun senario sebenar mungkin tepat atau sebaliknya. Kajian yang telah dijalankan di Hilir Perak (Katiman Rostam 1991), di Hulu Terengganu (Katiman Rostam & Abdul Hamid Abdullah 1993), di Dengkil dan Triang (Katiman Rostam 2000) telah menunjukkan bahawa ketersampaian penduduk ke pusat-pusat perkhidmatan di negara ini umumnya berbeza mengikut kawasan. Di wilayah kurang maju seperti di daerah Hulu Terengganu, Mersing dan Hilir Perak, darjah ketersampaian penduduk adalah rendah jika dibandingkan dengan darjah ketersampaian penduduk di kawasan yang lebih maju seperti di sekitar Dengkil, Selangor.

Oleh yang demikian, kajian ini cuba menggarap pendekatan yang telah digunakan oleh Katiman Rostam (2004). Kaedah yang digunakan ialah indeks ketersampaian menggunakan pendekatan purata jarak kunjungan sebenar bagi mengukur darjah ketersampaian penduduk kepada kemudahan di lima kawasan kajian. Kajian ini akan mengukur ketersampaian

penduduk berdasarkan empat kumpulan kemudahan iaitu kemudahan ekonomi, sosial, pengangkutan dan infrastruktur.

KAWASAN KAJIAN DAN METODOLOGI

Bandar Kajang

Kajang merupakan salah satu mukim yang terletak di dalam daerah Hulu Langat yang terdiri daripada 7 buah mukim yang meliputi seluas 826 km² (82.944 hektar). Keluasan Kajang adalah 9,340 hektar. Kedudukan Kajang adalah di sebelah tenggara Kuala Lumpur pada kedudukan garis Lintang 2° 6' Utara dan garis Bujur 101° 47' Timur. Jarak dari Kuala Lumpur lebih kurang 24 kilometer. Terdapat 131 taman perumahan yang terletak dalam mukim Kajang, walau bagaimanapun, hanya tiga kawasan perumahan yang dipilih, iaitu kawasan perumahan Taman Bukit Mewah, Taman Kajang Utama dan Taman Sentosa sahaja.

Bandar Baru Bangi

Bandar Baru Bangi juga merupakan sebuah bandar yang terletak berhampiran dengan Bandar Kajang, iaitu kira-kira 25 km dari bahagian tenggara Kuala Lumpur. Terletak di bawah kuasa pentadbiran Majlis Perbandaran Kajang (MPKj). Bandar Baru Bangi merangkumi kawasan seluas 2,925 hektar telah dibangunkan secara berperingkat-peringkat bermula pada tahun 1977 (Direktori Bandar Baru Bangi 1998). Bandar Baru Bangi dibahagikan kepada beberapa seksyen iaitu Seksyen 1, 2, 3, 4; fasa 4 tambahan, 5, 6, 7, 10, 11, dan 16. Kajian ini hanya mengambil Seksyen 1 dan Seksyen 2 sahaja sebagai stesen persampelan (Rujuk rajah 1).

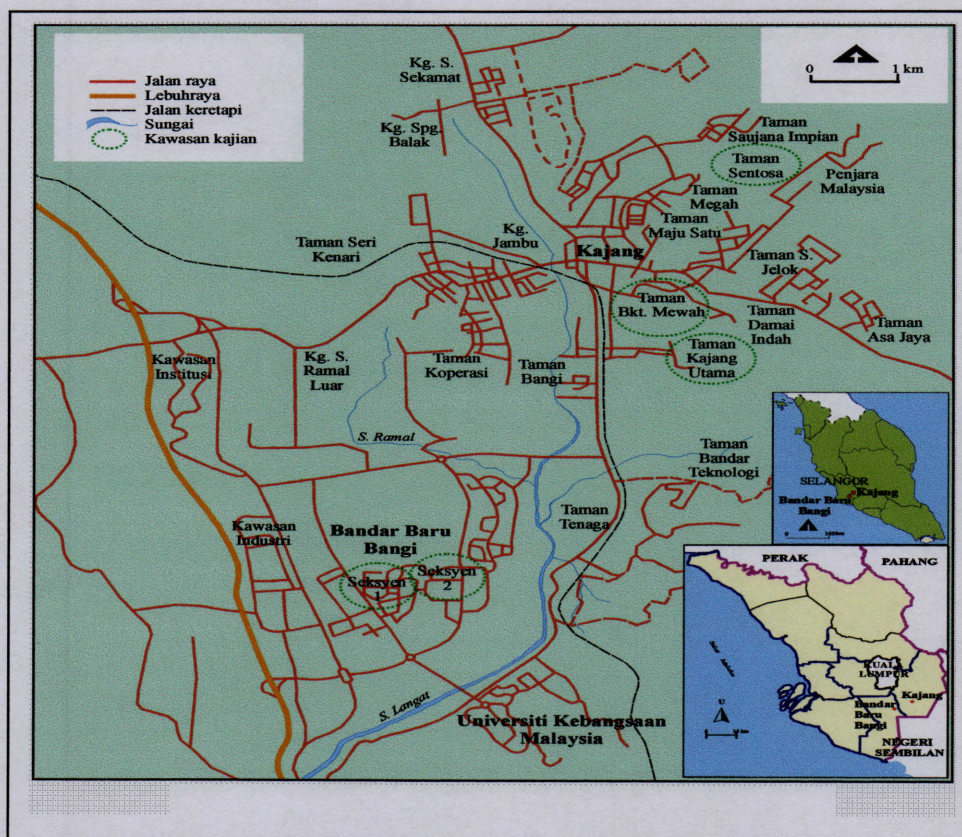
METODOLOGI KAJIAN

Kajian ini melibatkan kaedah pengumpulan data sekunder dan data primer. Data sekunder diperolehi melalui kajian di perpustakaan. Manakala data primer pula diperolehi melalui kerja lapangan, iaitu melalui pengedaran borang kaji selidik dan pengukuran suhu ke atas sampel yang terpilih di kawasan kajian.

i. Kaedah Kaji Selidik

Kaedah kaji selidik yang dijalankan ialah pengedaran borang kaji selidik di lapangan kepada responden. Jumlah keseluruhan responden ialah 700 orang, iaitu sebanyak 23% daripada jumlah penduduk di lima taman perumahan tersebut. Borang kaji selidik diedarkan kepada responden bertujuan untuk mengetahui persepsi mereka terhadap keselesaan di kawasan tempat tinggal dan keselesaan berinteraksi dengan persekitaran. Jumlah rumah yang terdapat di lima kawasan kajian ialah 4,337 buah (Majlis Perbandaran Kajang 1998- Jabatan Penilaian (lampiran tidak rasmi daripada pegawai bertugas). Pemilihan responden telah dijalankan secara rawak mudah ke atas penduduk yang diwakili oleh seorang responden bagi

setiap rumah. Setelah borang kaji selidik berjaya dikumpul dan disemak oleh pengakaji, didapati 700 daripada 1000 atau 70% borang sahaja yang boleh digunapakai. Seseengah penyelidik menyatakan 70% pulangan daripada borang kaji selidik yang diedarkan adalah sangat memadai. Seseengah penyelidik pula menyatakan 50% memadai (Mohd. Majid Konting 2000).



RAJAH 1: Peta Menunjukkan Kawasan Kajian di Bandar Baru Bangi dan Bandar Kajang

HASIL KAJIAN DAN PERBINCANGAN

Dalam menilai kualiti hidup masyarakat berdasarkan ketersampaian penduduk kepada kemudahan kajian ini telah menggunakan pendekatan purata jarak kunjungan sebenar penduduk kepada kemudahan. Berikut merupakan hasil kajian yang diperolehi daripada kajian di lapangan.

Indeks Ketersampaian Menggunakan Pendekatan Purata Jarak Kunjungan Sebenar

Selain menggunakan analisis jarak berdasarkan laluan terdekat, ketersampaian ke pusat dan kemudahan perkhidmatan juga menggunakan kaedah ketersampaian penduduk ke pada kemudahan tersebut. Ia diukur menggunakan jarak sebenar (atau masa atau tambang) yang

dilalui oleh penduduk untuk mengunjungi, dan boleh juga diukur menggunakan jarak sebenar (atau masa atau tambang) yang dilalui untuk mengunjungi dan menggunakan perkhidmatan yang disediakan.

Bagi mendapatkan maklumat tentang jarak yang dilalui oleh penduduk di Seksyen 1, Seksyen 2, Kajang Utama, Bukit Mewah dan Taman Sentosa yang sebenar, kaji selidik telah dijalankan di lapangan. Kajian yang telah dijalankan di lima kawasan perumahan terbabit telah membuktikan bahawa pemboleh ubah jarak kunjungan sebenar serta keupayaan sosial, ekonomi, pengangkutan dan infrastruktur dapat menunjukkan peluang ketersampaian bagi penduduk di bandar tersebut. Indeks ini boleh digunakan sebagai rujukan untuk menentukan keperluan penyediaan kemudahan perkhidmatan tertentu yang kritikal bagi pembangunan bandar-bandar lain di masa akan datang.

Jadual 1 menunjukkan dengan jelas purata jarak kunjungan sebenar sebagai asas pengukuran ketersampaian penduduk kepada kemudahan-kemudahan berikut. Iaitu kemudahan ekonomi, sosial, pengangkutan dan infrastruktur di lima kawasan kajian.

**JADUAL 1 Purata Jarak (km) Kunjungan Sebenar Sebagai Asas
Pengukuran Aras Ketersampaian Kepada Kemudahan
Ekonomi, Sosial, Pengangkutan dan Infrastruktur
Di Lima Kawasan Kajian**

Kemudahan perkhidmatan	Seksyen 1	Seksyen 2	Kajang Utama	Bukit Mewah	Taman Sentosa
<u>Kemudahan Ekonomi</u>					
Pasar tani	0.5 (107)	0.6 (66)	0.1 (38)	0.1 (15)	0.1 (6)
Pasar malam	0.7 (160)	0.7 (88)	0.7 (157)	0.7 (96)	0.5 (23)
Pasar borong	0.3 (69)	0.5 (57)	0.2 (51)	0.2 (260)	0.1 (4)
Pasar Basah	0.7 (152)	0.8 (93)	0.5 (107)	0.4 (53)	0.7 (31)
<u>Kemudahan Sosial</u>					
Sekolah tadika	0.4 (78)	0.5 (64)	0.4 (986)	0.1 (46)	0.1 (16)
Sekolah rendah	0.5 (119)	0.7 (84)	0.5 (125)	0.5 (65)	0.6 (27)
Sekolah menengah	0.6 (119)	0.7 (84)	0.3 (82)	0.4 (44)	0.5 (25)
<u>Kemudahan Pengangkutan</u>					
Bas	1 (201)	0.9 (110)	0.9 (209)	1 (122)	0 (44)
Teksi	1 (201)	0.9 (107)	0.9 (209)	2 (122)	0.9 (43)
Komuter	1 (202)	1 (114)	1 (210)	0.9 (121)	0.9 (43)

Kemudahan Infrastruktur

Tempat ibadah	1 (205)	1 (115)	0.9 (209)	0.9 (121)	1 (44)
Balai polis	1 (207)	1 (117)	1 (210)	1 (122)	1 (44)
Bank	1 (207)	1 (117)	1(210)	1 (122)	1 (44)
Pejabat pos	1 (207)	1 (117)	1 (210)	1 (122)	1 (44)

Nota: Angka dalam kurungan menunjukkan bilangan sampel

Justeru, merujuk pada Jadual 1, kajian telah mendapati bahawa pada umumnya purata jarak kunjungan sebenar menggunakan perkhidmatan-perkhidmatan di lima kawasan kajian rata-ratanya adalah tinggi dan baik. Misalnya jarak antara tempat tinggal dengan kemudahan berbelanja, sekolah, stesen pengangkutan dan sosial, menunjukkan bahawa purata jarak kunjungan tidak melebihi 1.0 km. Ini menunjukkan bahawa penduduk di lima stesen kajian mempunyai aras ketersampaian yang tinggi untuk mendapatkan kemudahan tersebut di kawasan tempat tinggal mereka. Dengan ini indeks ketersampaian penduduk di lima kawasan kajian menunjukkan bahawa kualiti hidup penduduk di kawasan tersebut adalah baik.

Dengan itu, dapatlah dirumuskan bahawa semakin rendah purata jarak kunjungan sebenar responden kepada kemudahan, maka semakin tinggi kualiti hidup mereka. Manakala sekiranya semakin tinggi purata jarak kunjungan sebenar responden kepada kemudahan, maka semakin rendahlah kualiti hidup penduduk. Justeru, jadual di atas telah menjelaskan bahawa penduduk di lima kawasan kajian mempunyai purata jarak kunjungan yang rendah iaitu daripada 0.9 hingga 2.0 km. Ia menjelaskan bahawa aras ketersampaian yang tinggi dalam kalangan responden untuk berinteraksi dengan kemudahan-kemudahan di kawasan tempat tinggal mereka.

Kesimpulan yang boleh dibuat di sini ialah jarak yang paling dekat antara tempat tinggal kepada kemudahan sekolah menunjukkan ketersampaian yang lebih baik. Seksyen 2 misalnya, paling ramai anak responden ke sekolah berjalan kaki iaitu seramai 62 orang berbanding kawasan kajian yang lain. Namun, ini bukan bermakna cara anak ke sekolah dengan kereta atau motosikal tidak menggambarkan kualiti hidup yang baik, tetapi apa yang boleh dilihat di sini ialah daripada segi penyediaan infrastruktur seperti jalan raya, jalan untuk pejalan kaki dan daripada segi kemampuan masa. Bagi sekolah yang jaraknya jauh daripada tempat tinggal, adalah lebih selamat anak-anak dihantar sendiri oleh ibu bapa atau penjaga. Namun mereka masih lagi mempunyai ketersampaian dengan kemudahan tersebut. Berbeza cara pengangkutan ke sekolah menggunakan basikal seramai 25 orang dan bas 88 orang.

KESIMPULAN

Dalam usaha mewujudkan sebuah rumah dan tempat tinggal yang selesa, selamat dan sejahtera kepada penduduk demi meningkatkan kualiti hidup mereka, banyak perkara yang perlu dikenal pasti supaya usaha untuk mewujudkan pembangunan mampan di Malaysia mencapai objektifnya. Pembangunan tempat tinggal yang mengenal pasti aspek keselesaan di rumah (terma) dan tempat tinggal untuk berinteraksi dengan persekitarannya merupakan ciri-ciri pembangunan yang menepati kualiti hidup Malaysia. Keselesaan penghuni semasa berada di dalam rumah dan luar rumah, terutamanya untuk berhubung dengan perkhidmatan kemudahan yang disediakan penting dalam mewujudkan masyarakat yang sejahtera.

Penyediaan perkhidmatan dan kemudahan yang berkualiti serta penduduk mempunyai ketersampaian yang tinggi untuk menggunakannya akan menggambarkan kualiti hidup yang baik dan perlu dititik beratkan oleh pihak perancang bandar. Ketersampaian di sini ialah apabila penduduk tidak mengalami kesukaran untuk mendatangi tempat-tempat berkenaan, masa perjalanan yang singkat dan tidak dihalangi oleh kesesakan serta mempunyai keupayaan untuk mendapatkan perkhidmatan, maklumat dan pekerjaan dalam halangan yang sedikit. Keselesaan penduduk dalam mendapatkan kemudahan yang disediakan adalah penentuan dalam menilai kualiti hidup masyarakat di kawasan tersebut.

Oleh yang demikian, keselesaan di tempat tinggal yang dipengaruhi oleh ketersampaian penduduk kepada kemudahan yang disediakan di persekitaran. Ianya dapat menyumbang kepada peningkatan kualiti hidup penduduk di bandar. Justeru, keselesaan itu sendiri bukan sahaja wujud bertujuan untuk memberi keselesaan dan kesejahteraan kepada penduduk malahan menyumbang kepada ketenangan dan kebahagiaan hidup. Ciri-ciri ini merupakan faktor penting dalam meningkatkan kualiti hidup penduduk masa kini.

RUJUKAN

- Abdul Samad Hadi, Shahrudin Idrus & Abdul Hadi Herman Shah. 2004. Persekitaran Bandar Lestari untuk Kesejahteraan Komuniti. *Journal of Environmental Management*. Vol.5: 3-29.
- Airey, A. 1985. Rural road improvement: their economic impact in Sierre leone. *Singapore Journal of Tropical geography*, 6 (2): 78-90.
- Bone, R. M. dan Green, M. S. 1986. Accessibility and development of Metis communities in Northern Saskatchewan. *The Canadian Geographer*, 30 (1): 66-71.
- Direktori Bandar Baru Bangi 1998. Bandar Baru Bangi, Selangor.

- Haryati Shafii. 2006. Tempat Tinggal dan Kualiti Hidup Masyarakat Bandar di MUkum Kajang, Selangor: Satu Kajian persepsi Penduduk. Tesis Ijazah Doktor Falsafah. Tidak Diterbitkan.
- Haryati Shafii. 2007. *Persepsi penduduk terhadap tempat tinggal dan kualiti hidup masyarakat Bandar*. Bangi. Program Pengurusan Persekitaran. Pusat Pengajian Siswazah. Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Ingram, D. 1971. The Concept of accessibility: Search for an operational form. *Regional Studies*, 5 (2): 101-107.
- Joseph, A.E. dan Phillips, D.R. 1984. *Accessibility and Utilisation: A Geographical perspectives on Health care Delivery*. New York: Harper & Row.
- Katiman Rostam dan Abd. Hamid Abdullah. 1997. Pembangunan dan kemunduran desa di wilayah yang terpisah. *Ilmu Alam* 23: 59-94.
- Katiman Rostam. 2000. Pembandaran desa di kawasan teras dan pinggir: Perbezaan respon terhadap globalisasi. Kertas yang dibentangkan dalam *Seminar Penyelidikan Arus Perdana: Globalisasi dan Respons Perbandaran*. Pada 7-8 November 2000. Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Katiman Rostam. 2001. Membentuk Indeks Ketersampaian Ke Pusat Perkhidmatan Sebagai Penunjuk Kepada Kualiti Hidup Penduduk desa Semenanjung Malaysia. Dlm. Abdul Latiff Mohammad, J.J. Pereire & Ahmad Hezri Adnan (pnyt.). *Penyelidikan Penunjuk Pembangunan Mampan di Universiti Kebangsaan Malaysia*, hlm. 15-18. Bangi. Institut Alam Sekitar dan Pembangunan (LESTARI).
- Katiman Rostam. 2004. Ketersampaian ke Pusat Perkhidmatan Sebagai Penunjuk Awal kepada Kualiti Hidup Penduduk desa di Semenanjung Malaysia. Dlm. A. Latiff, J.J. Pereira, A. Hezri Adnan & A.A. Aldrie (pnyt.). *Indicators of Sustainable Development: Assessing Changes in Environmental Conditions*, hlm. 131- 147. Bangi. Institut Alam Sekitar dan Pembangunan (LESTARI).
- Keller, C. P. 1986. Accessibility and areal organization units: geographical considerations for deviding Canada's Northern territories. *The Canadian Geographer*, 31 (1): 71-79.
- Leinbach, T.R. 1981. Travel characteristics and mobility behavior: aspects of rural transport impact in Indonesia. *Geografiska Annaler* 63 B (2) : 119-29.
- Mohd. Majid Konting. 2000. *Kaedah Penyelidikan Pendidikan*. Kuala Lumpur. Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Moseley, M. J. 1979. *Accessibility: the Rural Challenge*, London: Methuen.

- Shimbel, A. 1953. Structural parameters of communication network. *Bulletins of Mathematical Biophysics* 15: 501-07.
- Taaffe, E. J. dan Gauthier, H. L. 1973. *Geography of Transportation*. Englewood Cliffs. New Jersey: Prentice Hall Inc.
- Tan, K.C. 1986. Revitalized small towns in China, *The Geographical Review*, 76 92): 138-148
- Wachs, M. dan Kumagai, T.G. 1973. Physical accessibility as a social indicator. *Socio-economic Planning Science*, 7:437-456.
- White, A. N. 1979. Accessibility and public location. *Economic Geography*, 55: 18-35.
- Zheng, Z. 1983. On Small towns. *Social Science in China*, 4 (4): 164-190.
- Zulkifli Hanafi. 1999. *Reka bentuk bangunan dalam iklim panas lembab di Malaysia*. Kuala Lumpur. Dewan Bahasa dan Pustaka, hlm.113-127.